>

Title: Presentation of the statement showing the Supplementary Demands for Grants in respect of Budget (Railways) for 2008-09.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद);अध्यक्ष महोदय, आज मैं भारतीय रेल के वर्ष 2008-09 के लिए संशोधित अनुमान और 2009-10 के लिए अनुमानित आय और खर्च का विवरण सदन के समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूँ। वर्ष 2009-10 के अनुमान पूरे वर्ष के लिए हैं लेकिन फिलहाल, मैं सम्मानित सदन से मात्र पहले चार महीनों के अनुमानित खर्च के लिए जरूरी लेखानुदान की माँग स्वीकृत करने का अनुरोध कर रहा हूँ। वर्ष के शेष भाग के लिए मांग को बाद में अलग से स्वीकृत कराया जाएगा।

अध्यक्ष महोदय,

शुक्रिया से मैं शुरू करता हूँ अपनी बात आज,

साथ लेकर मैं चला हूँ देश, दुनिया और समाज,

मैं चुकाता ही रहूँगा देश की मिट्टी का कर्ज,

राष्ट्र सेवा रीत मेरी और यही मेरा रिवाज.

मुझे इस बात का फख्र है कि राष्ट्र सेवा के सफर में रेलवे ने एक महत्वपूर्ण मुकाम हासिल कर लिया है। पिछले पाँच वर्षों से इस यात्रा का अभिन्न अंग होने के नाते मैं गर्वपूर्वक कह सकता हूँ कि आम आदमी पर किसी प्रकार का बोझ डाले बिना रेलवे ने हर वर्ष नई बुलंदियों को छुआ है और आज उसने सफलता के उस उच्चतम शिखर को छू लिया है जहाँ वह मात्र पाँच वर्षों में 90 हजार करोड़ रुपये का लाभांश पूर्व कैश सरप्लस अर्जित करने का ऐतिहासिक कीर्तिमान स्थापित करने जा रही है। वर्ष 2001 में जिस रेलवे के पास अपनी जर्जर हो चुकी परिसंपत्तियों को बदलने तक के लिए पैसे पूरे नहीं पड़ रहे थे और जो भारत सरकार को 2 हजार 800 करोड़ रुपये का डिविडेंड का भुगतान करने से चूक गई थी, आज उसी रेलवे ने अपने ऐतिहासिक वित्तीय कायाकल्प से पूरे विश्व को आश्चर्यचकित कर दिया है। महोदय, वर्ष 2008 में विश्वव्यापी मंदी और वित्तीय सूनामी के कारण फार्च्यून 500 कंपनियों को भी अंतर्राष्ट्रीय बाजारों से ऋण लेने में कठिनाई हो रही थी। सम्मानित सदन को यह जानकर खुशी होगी कि ऐसे प्रतिकूल समय में भी नवंबर 2008 में भारतीय रेल वित्त निगम ने मात्र चार प्रतिशत की ब्याज दर पर 500 करोड़ रुपये के बराबर 10 करोड़ डॉलर का ऋण लेने में सफलता पाई है।

* Also placed in Library, see No. LT-10459/09

महोदय, रेलवे का कायाकल्प निजी क्षेत्र की कंपनियों में होने वाले वित्तीय कायाकल्प से बुनियादी तौर पर अलग है। जहाँ निजी कंपनियों द्वारा कीमतों में वृध्दि, कर्मचारियों की छंटनी तथा तालाबंदी जैसे जन विरोधी कदम उठाए जाते हैं, वहीं रेलवे ने मानवीय पक्ष को केंद्र में रखकर आम आदमी और रेलकर्मियों की परेशानी बढ़ाये बिना यह ऐतिहासिक उपलब्धि हासिल की है। नब्बे के दशक में औसतन तीन प्रतिशत की सालाना दर से प्रगति करने वाली रेलवे पिछले पाँच वर्षों से औसतन आठ प्रतिशत की वार्षिक दर से अपनी फ्रेट लोडिंग बढ़ा रही है। इतना ही नहीं, सीमेंट एवं स्टील के परिवहन में कई वर्षों से लगातार घट रही हिस्सेदारी के क्रम को रोककर रेलवे ने पिछले पाँच वर्षों में इन वस्तुओं के परिवहन में अपनी हिस्सेदारी बढ़ाई है। यह सारा बदलाव रेल कर्मियों की कार्यकुशलता और संपत्तियों की उत्पादकता में हुए तेजी से सुधार की बदौलत संभव हुआ है।

महोदय,

कारीगरी का ऐसा तरीक़ा बता दिया,

घाटे का जो भी दौर था बीता बना दिया,

भारत की रेल विश्व में इस तरह की बुलंद,

हाथी को चुस्त कर दिया, चीता बना दिया.

वित्तीय कायाकल्प के सपने को साकार करने के लिए पूरे रेल परिवार ने एक टीम के रूप में काम किया, लीक से हटकर सोचा, अपने आप को ग्राहकों की आवश्यकता के अनुसार ढ़ाला एवं नित नई चुनौतियों का बहादुरी से सामना किया। इसी कारण आज जनता, भारतीय रेल और रेलकर्मियों को आदर की दृष्टि से देखती है और रेलकर्मियों का जोश और ज़ज्बा उफान पर है। इस कायाकल्प का फायदा सिर्फ रेलवे और रेलकर्मियों को ही नहीं, बल्कि देश की जनता को भी मिला है। हर श्रेणी के यात्री किराए में की गई कमी का सीधा फायदा हर वर्ग के यात्री को मिला है। आधुनिक तकनीक को अपनाकर तथा मजबूत गठबंधन बनाकर रेलवे अपने ग्राहकों को पहले से बेहतर सुविधायें उपलब्ध करा रही है। पिछले पाँच वर्षों में रेल संरक्षा में भी उल्लेखनीय सुधार हुआ है एवं रेल दुर्घटनाओं की संख्या में तेजी से गिरावट आई है। जहाँ वर्ष 2003-04 में 325 परिणामी रेल दुर्घटनायें हुई थीं वहीं वर्ष 2007-08 में इनकी संख्या घटकर 194 रह गई है। मुझे सदन को यह सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि गिरावट का यह क्रम इस वर्ष भी जारी है। इस वित्तीय वर्ष में अप्रैल से नवंबर के बीच इन दुर्घटनाओं की संख्या गत वर्ष की आलोच्य अवधि की तुलना में 138 से घटकर 117 रह गई है।

रेलवे ने अब यह बात पूरी तरह से आत्मसात् कर ली है कि सिर्फ यात्री किरायों में कमी करके एवं मालभाड़ा घटाकर प्रतियोगी बाजार में सफल नहीं हुआ जा सकता। इसका सिर्फ और सिर्फ एक नुस्खा है- ग्राहकों की जरूरतों पर खरा उतरिए और उनका दिल जीतिए, वह भी अपने प्रतिस्पर्धी से कहीं बेहतर। एक दिन नहीं, बल्कि हर दिन और साल-दर-साल। संगठन अब भी वही है लेकिन उसकी सोच में भारी बदलाव आया है। पहले की अपेक्षा अब रेलवे बहिर्मुखी एवं ग्राहकों पर केंद्रित हो गई है। अब यात्री घर बैठे इंटरनेट से रेल टिकट आरक्षित कर रहे हैं। इसके अलावा एटीएम, पेट्रोल पंप एवं डाकघरों में भी रेल टिकट आरक्षण कराने की सुविधा उपलब्ध है। पहले यात्रियों को ट्रेन संबंधी पूछताछ में

काफी दिक्कतें पेश आती थीं। परन्तु अब देश के किसी भी कोने से सूचना हासिल की जा सकती है। यह संभव हुआ है '139 ट्रेन इक्वायरी सेवा' लागू होने से, जो 11 भाषाओं में चौबीसों घंटे उपलब्ध है। देश के चार कोनों में चार कॉल सेंटर स्थापित किये गए हैं। इनके जरिए गाड़ियों के आगमन-प्रस्थान, आरक्षण स्थिति आदि की जानकारी पलक झपकते ही प्राप्त की जा सकती है। फिलहाल देश भर में पाँच लाख से अधिक यात्री रोज़ाना इस सुविधा का लाभ उठा रहे हैं।

पूर्णत: वातानुकूलित गरीब रथ और वातानुकूलित श्रेणियों में सीट खाली रहने पर निम्न श्रेणी के यात्रियों को नि:शुल्क अपग्रेड करने की सुविधा से लाखों लोगों ने जिन्दगी में पहली बार वातानुकूलित श्रेणी में यात्रा करने का लुत्फ उठाया है। गाड़ियों एवं स्टेशनों की साफ-सफाई, सामान्य श्रेणी के डिब्बों में लकड़ी की सीटों की जगह गद्देदार कुशन वाली सीट की व्यवस्था और छोटे स्टेशनों के प्लेटफार्म को ऊँचा करने जैसे अनेक महत्वपूर्ण कार्य किए जा रहे हैं। सर्दी, गर्मी एवं बारिश से बचने के लिए छोटे स्टेशनों पर प्लेटफार्म शेल्टर भी बनाए जा रहे हैं।

11वीं पंचवर्षीय योजना के यात्री एवं माल व्यवसाय के महत्वाकांक्षी लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए रोलिंग स्टॉक की क्षमता, तकनीकी उन्नयन तथा उन्नत प्रौद्योगिकी पर भारी निवेश करना होगा। इसलिए रेलवे ने 2004-05 से 2008-09 के बीच कमाये गए निवेश योग्य 70 हजार करोड़ रुपये के सरप्लस का इस्तेमाल अपनी उत्पादकता बढ़ाने के लिए किया है। 11वीं पंचवर्षीय योजना में रेलवे 2 लाख 30 हजार करोड़ रुपये का निवेश करेगी जो 10वीं पंचवर्षीय योजना में आबंटित राशि की करीब तीन गुनी है। इसका उद्देश्य रेलवे की परिवहन क्षमता को बढ़ाना और संचालन की प्रति इकाई लागत में कमी लाना है। जहाँ वर्ष 2003-04 में महज 13 हजार 394 करोड़ रुपये का निवेश किया गया था वहीं 2008-09 में यह बढकर 36 हजार 773 करोड़ रुपये हो गया है। रेलवे द्वारा पाँच वर्षों में 4 हजार 900 किलोमीटर का आमान परिवर्तन, 1 हजार 800 किलोमीटर दोहरीकरण और 1 हजार 100 किलोमीटर नई लाइन कार्य पूरा कर लिया जाएगा।

मुझे सदन को बताते हुए खुशी हो रही है कि इस वर्ष के दौरान पूर्वोत्तर राज्य त्रिपुरा की राजधानी अगरतला को रेल लाइन से जोड़ दिया गया है।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : हम वहां नहीं गए थे।

श्री लालू प्रसाद : नहीं गए, हमने तो भेजा था, लेकिन आपने साथ ही छोड़ दिया।आजादी के बाद यह पहला मौका है जब किसी पूर्वोत्तर राज्य की राजधानी को रेल लाइन से जोड़ा जा रहा है। इसके अतिरिक्त कश्मीर घाटी को रेल सेवा से जोड़ने के सपने को साकार करने के क्रम में अनंतनाग से राजवंशेर के बीच रेल सेवा आरंभ कर दी गई है। अगले कुछ ही दिनों में इस सेवा का विस्तार बारामुला तक और अगले चार महीनों में काजीगुंड तक कर दिया जाएगा। इसी प्रकार, रेवाड़ी- रिंगस-फुलेरा तथा दरभंगा-सीतामढ़ी के आमान परिवर्तन कार्य पूरे किये गये हैं। सकरी से बिरौल, मोरनहाट-डिब्रूगढ़, हथुआ-बथुआ बाजार तथा पुंतम्बा-शिरडी नई लाइन परियोजनायें भी पूरी की गई हैं। विद्युतीकरण की गति में भी प्रभावशाली वृद्धि हुई है। वर्ष 2003-04 के 504 रूट किलोमीटर की जगह 2008-09 में एक हजार रूट किलोमीटर के विद्युतीकरण का लक्ष्य है। महोदय, विद्युत मार्गों पर डबल स्टेक कंटेनर ट्रेन चलाने के लिए लगभग साढ़े सात मीटर ऊँची ओएचई पर विद्युत रेल इंजन चलाने का सफल परीक्षण कर लिया गया है। इससे विद्युतीकृत पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर डबल स्टेक कंटेनर ट्रेन चलाई जा सकेगी।

इसी प्रकार इसी अवधि में वैगन उत्पादन प्रति वर्ष 6 हजार 600 से बढ़ाकर लगभग 15 हजार (व्हीकल युनिट) और डीजल एवं बिजली इंजन का उत्पादन 202 से बढ़ाकर लगभग 480 करने का लक्ष्य रखा गया है। इससे भी ज्यादा महत्वपूर्ण बात यह है कि नेटवर्क के आधुनिकीकरण और रोलिंग स्टॉक के तकनीकी उन्नयन के कारण नई पटरियों और रोलिंग स्टॉक की क्षमता पहले की अपेक्षा काफी बढ गई है। नए डिजाइन के बंद एवं खुले वैगनों का उत्पादन शुरू हो गया है। इससे बंद वैगनों वाली मालगाड़ी की क्षमता पुरानी मालगाड़ियों की अपेक्षा 78 प्रतिशत अधिक होगी। अब इनमें 2 हजार 300 टन की बजाय 4 हजार 100 टन माल की ढुलाई की जा सकती है। नए डिजाइन के खुले वैगनों वाली मालगाड़ियों की क्षमता भी पहले की अपेक्षा 22 प्रतिशत ज्यादा होगी। इसी प्रकार, सवारी गाड़ियों की क्षमता भी बढ़ाई गई है।

हर शिखर को पार करते नित नई मंजिल की ओर,

प्रगति का काफ़ला बढने लगा है चारो ओर,

राह के हर शख्स को लेकर चले हैं साथ हम,

एक नए अंदाज़ से फिर एक नई मंजिल की ओर.

वर्ष 2007-08 में कार्यनिष्पादन की समीक्षा

महोदय, अब मैं पिछले वित्त वर्ष, 2007-08 के परिचालनिक परिणामों का संक्षेप में विवरण देना चाहूँगा। रेलवे ने 9 प्रतिशत की वृद्धि दर दर्ज करते हुए 794 मिलियन टन का माल लदान किया जो वर्ष 2006-07 में हुए लदान से 66 मिलियन टन अधिक है। माल एवं यात्री आय में क्रमश: 14 एवं 15 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई। कुल ट्रैफिक आमदनी भी 15 प्रतिशत की दर से बढ़कर 71 हजार 645 करोड़ रुपये हो गई। लाभांश पूर्व कैश सरप्लस वर्ष 2006-07 के 20 हजार 338 करोड़ रुपये से बढकर 25 हजार 6 करोड़ रुपये हो गया है। योजनागत व्यय वर्ष 2006-07 के 25 हजार 2 करोड़ रुपये की तुलना में 28 हजार 980 करोड़ रुपये हो गया है।

संशोधित अनुमान 2008-09

अध्यक्ष महोदय, वर्ष 2008-09 में सितंबर माह तक रेलवे ने माल लदान एवं आमदनी में शानदार उपलब्धि दर्ज की है। इस अवधि में माल लदान में 9 प्रतिशत और आमदनी में 19 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई। इसी प्रकार यात्री आय में 14 प्रतिशत की वृद्धि हुई। लेकिन अंतरराष्ट्रीय बाजारों में आई मंदी के फलस्वरूप अक्तूबर एवं नवंबर माह में माल लदान की प्रगति में कमी दर्ज की गई है। निर्यात किये जाने वाले कच्चे लोहे एवं कंटेनर ट्रैफिक में तेजी से गिरावट आई। स्टील ट्रैफिक की प्रगति दर में भी कमी हुई। यही कारण है कि अक्तूबर एवं नवंबर माह में माल लदान और इससे होने वाली आमदनी की प्रगति दर में कमी हुई है, नहीं तो एक लाख करोड़ रूपये हो जाता। महोदय, दिसंबर एवं जनवरी माह में स्थिति में कुछ सुधार परिलक्षित हुआ है और हमें आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि हम इस वर्ष के लिए निर्धारित यात्री एवं माल आय के बजटीय लक्ष्यों से बेहतर प्रदर्शन करेंगे। दिसंबर, 2008 के अंत तक माल आमदनी में 14 प्रतिशत की प्रगति दर्ज की गई है और माल आय बढ़कर 38 हजार 93 करोड़ रुपये हो गई है। मौजूदा स्थिति के आधार पर, हमने वर्ष 2008-09 के लिए माल आमदनी का लक्ष्य 1 हजार 593 करोड़ रुपये बढ़ा दिया है। इसी प्रकार, दिसंबर के अंत तक यात्री यातायात से आमदनी में लगभग 12 प्रतिशत की वृद्धि हुई है जो कि निर्धारित लक्ष्य से लगभग 3 प्रतिशत अधिक है। तदनुसार, माल यातायात से आमदनी के संशोधित अनुमान 54 हजार

293 करोड़ रुपये, यात्री यातायात से आमदनी 22 हजार 330 करोड़ रुपये, अन्यकुटकर आय 3 हजार 250 करोड़ रुपये, अन्यकोचिंग आय 2 हजार 420 करोड़ रुपये और सकल यातायात प्राप्तियाँ 82 हजार 393 करोड़ रुपये निर्धारित की गई हैं।

महोदय, सम्मानित सदस्यों को स्मरण होगा कि पाँचवे वेतन आयोग की सिफारिश लागू करने के कारण रेलवे की वित्तीय स्थिति तेजी से खराब हो गई थी और वह वर्ष 2001 और 2002 में भारत सरकार को 2 हजार 800 करोड़ रुपये के डिविडेंड का भुगतान करने से चूक गई थी। मुझे फख्र है कि इस बार रेलवे ने अपनी मजबूत वित्तीय स्थिति की बदौलत आसानी से लाभांश के भुगतान में किसी प्रकार की चूक किये बिना छठे केंद्रीय वेतन आयोग की सिफ़ारिशों को लागू कर 14 लाख रेलकर्मियों एवं 11 लाख पेंशनरों को लाभान्वित किया है। छठे वेतन आयोग की सिफारिशें प्राप्त होने की पृत्याशा में वर्ष 2008-09 के बजट अनुमानों में इन सिफारिशों को लागू करने के लिए वेतन मद में चार हजार करोड़ रुपये और पेंशन निधि में एक हजार करोड़ रुपये की तदर्थ व्यवस्था की गई थी। लेकिन, अभी तक प्राप्त संशोधित अनुमानों के अनुसार इन मदों में चालू वित्तीय वर्ष में वेतन भुगतान पर 9 हजार करोड़ रुपये तथा पेंशन भुगतान पर 4 हजार 500 करोड़ रुपये का भारी खर्च होने की संभावना है। बढ़ी हुई मांग को ध्यान में रखते हुए सामान्य संचालन व्यय के संशोधित अनुमान 55 हजार करोड़ रुपये और पेंशन निधि में विनियोजन 10 हजार 500 करोड़ रुपये रखा गया है। डीआरएफ के लिए विनियोजन 7 हजार करोड़ रुपये है। इस प्रकार, कुल संचालन व्यय 72 हजार 500 करोड़ रुपये होने की संभावना है। लाभांश पूर्व कैश सरप्लस 19 हजार 320 करोड़ रुपये होने की संभावना है। रेलवे का आपरेटिंग रेशियो 88 प्रतिशत होने की संभावना है। 2008-09 की वार्षिक योजना के लिए संशोधित अनुमान 36 हजार 773 करोड़ रुपये करने का प्रस्ताव है।

2009-10 हेतु बजट अनुमान

महोदय, अब मैं 2009-10 हेतु बजट अनुमानों पर आता हूं।

वर्ष 2009-10 के लिए माल आय, यात्री आय, अन्यकुटकर आय और अन्यकोचिंग आय का बजट अनुमान क्रमश: 59 हजार 59 करोड़ रुपये, 25 हजार करोड़ रुपये, 6 हजार करोड़ रुपये और 3 हजार करोड़ रुपये रखा गया है। सकल यातायात से प्राप्तियों को 93 हजार 159 करोड़ रुपये रखा गया है जो कि चालू वर्ष के संशोधित अनुमानों से 10 हजार 766 करोड़ रुपये अधिक है।

महोदय, वर्ष 2009-10 हेतु सामान्यसंचालन व्यय 62 हजार 900 करोड़ रुपये पर निर्धारित किया गया है जो कि वर्ष 2008-09 के संशोधित अनुमानों से 7 हजार 900 करोड़ रुपये अधिक है। ऐसा मुख्यत: छठे वेतन आयोग की सिफारिशों के मद्देनजर कर्मचारियों को 60 प्रतिशत की बकाया राशि के भुगतान के लिए किया गया है।कुल संचालन व्यय 83 हजार 600 करोड़ रुपये होने का अनुमान है। लाभांश पूर्व कैश सरप्लस 18 हजार 847 करोड़ रुपये एवं आपरेटिंग रेशियो 89.9 प्रतिशत होने का अनुमान है। वर्तमान दरों पर प्रभारित पूँजी पर वर्ष 2009-10 में सामान्यराजस्व को देय लाभांश 5 हजार 304 करोड़ रुपये रहने का अनुमान है।

वार्षिक योजना 2009-10

महोदय, वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक योजना में 37 हजार 905 करोड़ रुपये के निवेश का प्रस्ताव है। सामान्यराजस्व से प्राप्त होने वाली कुल बजटीय सहायता 9 हजार 600 करोड़ रुपये प्रस्तावित है जिसमें केन्द्रीय सड़क निधि से दी जाने वाली 1 हजार 200 करोड़ रुपये की राशि शामिल नहीं है। इस प्रकार आंतरिक और बाहरी बजटीय संसाधन वार्षिक योजना का 72 प्रतिशत होंगे।

मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए हर्ष हो रहा है कि पूर्वी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर दोहरी लाइन निर्माण का कार्य देहरी-आन-सोन के निकट 10 फरवरी 2009 से प्रारंभ कर दिया गया है। पश्चिमी फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण कार्य भी इसी माह शुरू कर दिया जाएगा। यूपीए की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी के मार्गदर्शन में यह काम शुरू हो गया है। यह कलकत्ता तक जाएगा। इसके बारे में प्रोटेस्टैटर लिखा है कि इसमें कोई दम नहीं है। यह लुधियाना से कलकत्ताâ€¦â€¦(व्यवधान) वह आगे आ रहा है।

अध्यक्ष महोदय: यह सही नहीं है। इस पर चर्चा के समय आप अपनी बात कह सकते हैं। मंत्री जी, आप बोलते रहिए।

â€¦â€¦(व्यवधान)

MR SPEAKER: This is not allowed. Except the hon. Railway Minister's statement, nothing else will be recorded. I would not allow this.

(Interruptions)â€¦â€¦*

MR SPEAKER: There will be a full debate on this.

â€¦â€¦â€¦â€¦(Interruptions)

MR SPEAKER: Nothing will be recorded. Do not record anything except the hon. Railway Minister's statement

(Interruptions)â€¦â€¦*

MR SPEAKER: Can you not wait for a debate on this? The debate on this will start soon. What is this?

श्री लालू प्रसाद: यह लुधियाना से कलकत्ता तक जानी है। इसका वर्क आर्डर मुगलसराय से सोन तक फर्स्ट फेज़ का आर्डर होने और डेडिकेटिड फ्रेट कोरिडोर का दिल्ली से मुम्बई का कार्य शुरू हो चुका है।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : कोलकाता से कब शुरू

होगा?

* Not recorded.

श्री लालू प्रसाद: शुरू हो गया।

MR SPEAKER: Mr. Minister, do not reply to these interventions.

â€¦.(Interruptions)

MR SPEAKER: Please sit down. Nothing will be allowed.

â€¦.(Interruptions)

अध्यक्ष महोदय: मेरी कन्स्टीट्यूएन्सी में कुछ नहीं दिया, तब भी मैं कुछ नहीं बोल रहा हूं।

महोदय, मैंने जापान, जर्मनी एवं फ्रांस में तीन सौ से साढ़े तीन सौ किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली यात्री गाड़ियों को देखा है।

.....(व्यवधान) आपने नहीं देखा, हमने देखा है। इसमें मैं क्या कर सकता हूं?

MR SPEAKER: Mr. Minister, do not get diverted.

श्री लालू प्रसाद: वर्ष 2007-08 के बजट भाषण में मैंने देश के विभिन्न हिस्सों में आवश्यकतानुसार बुलेट ट्रेन चलाने के लिए प्री-फिजिबिलिटी स्टडी कराने की घोषणा की थी। दिल्ली-अमृतसर, अहमदाबाद-मुंबई-पुणे, हैदराबाद-विजयवाड़ा-चेन्नै, चेन्नै-बेंगलोर-एर्णाकुलम और हावड़ा-हल्दिया के बीच बुलेट ट्रेन चलाने के लिए प्री-फिजिबिलिटी स्टडी कराने की कार्रवाई चल रही है। वह भी लिखा है। वह अलग से लिखा है। वह कैसे छूट सकता है? महोदय, सम्मानित सदन को यह सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि दिल्ली-पटना के बीच बुलेट ट्रेन चलाने के लिए भी प्री-फिजिबिलिटी स्टडी कराने की कार्रवाई जल्द ही शुरू की जाएगी। यह काम भी हो रहा है। अभी इतना ही है, यदि इसमें सफलता मिलती है तो आगे देखा जाएगा।....(व्यवधान)

MR SPEAKER: This is very unfair. You cannot have a running discussion now.

â€¦..(Interruptions)

MR SPEAKER: Mr. Minister, do not reply to them. I would not allow any reply now.

Please do not disturb now. Nothing will be recorded.

(Interruptions)â€¦â€¦.*

* Not recorded.

श्री लालू प्रसाद: छपरा में रेल पहिया कारखाने का निर्माण कार्य तेजी से किया जा रहा है। इसी माह मढ़ौरा में डीजल और मधेपुरा में इलेक्ट्रिक इंजन कारखाने का कार्य प्रारंभ करने की भी हर संभव कोशिश की जा रही है।

महोदय, भारत वैगन लिमिटेड की मोकामा एवं मुजफ्फरपुर में स्थित वैगन फैक्जिएट्रयों को रेल मंत्रालय को स्थानांतरित कर दिया गया है। स्थानीय जनप्रतिनिधियों के विशेष अनुरोध पर मोकामा एवं मुजफ्फरपुर इकाइयों के तर्ज पर बासुदेव जी के कहने पर, हम इसमें लटपट बात नहीं करते हैं, आप लोग लटपट बात करते हैं। आप लोगों के कहने पर बर्न स्टैंडर्ड की बर्नपुर एवं हावड़ा में स्थित वैगन इकाइयों को रेल मंत्रालय को ट्रांसफर करने के विषय पर संबंधित मंत्रालयों से विचार-विमर्श कर अग्रेतर कार्रवाई की जाएगी। इसको हम टेकओवर करेंगें, रेलवे इसे लेगा।

झारग्राम से पुरुलिया के बीच नई लाइन तथा कोलकाता मेट्रो के दमदम से दक्षिणेश्वर तक विस्तार के लिए नई लाइन निर्माण का सर्वे कार्य पूरा हो चुका है। कोलकाता मेट्रो के विस्तार के लिए पश्चिम बंगाल सरकार ने लागत के पचास प्रतिशत के बराबर राशि उपलब्ध कराने की भी स्वीकृति दे दी है। इन योजनाओं की स्वीकृति हेतु अग्रेतर कार्रवाई की जा रही है।

रेल यातायात को सुगम बनाने के उद्देश्य से गुजरात के भरूच और सूरत जिले में पलेज, पानौली, कोसांबा और किम, दिल्ली क्षेत्र में रोशनआरा गार्डन एवं सुल्तानपुरी, पंजाब के लुधियाना में शास्त्रीनगर तथा मॉडल टाउन और तमिलनाडु में वासरपाड़ी में आरओबी अथवा आरयूबी का कुल लागत में पचास-पचास प्रतिशत की भागीदारी के आधार पर निर्माण कराने पर प्राथमिकता के आधार पर विचार किया जाएगा।

रेलगाड़ियों का सुगम संचालन सुनिश्चित करने के दृष्टिकोण से हमने भागलपुर एवं थावे में दो नये रेल डिवीजन बनाने का निर्णय लिया है। .....(व्यवधान) नहीं कटेगा, आप बैठ जाइए।

MR SPEAKER: Do not reply to them.

श्री लालू प्रसाद: आपसे बात हो गई थी, आपके क्लियरेंस के बाद ही हमने किया... (व्यवधान) उसको नहीं काटेंगें।

अध्यक्ष महोदय: आप लेफ्ट साइड में भी देखिए।

श्री लालू प्रसा: काटना हमारा काम नहीं है। काटने वाला हंसुआ और हथौड़ा आपके पास है।

MR SPEAKER: Mr. Minister, you are only looking after the Chairman of the Standing Committee.

â€¦.(Interruptions)

श्री लालू प्रसाद : भाषण में कुछ छूट गया होगा तो आप हमें दे दीजिएगा, हम उसे देख लेंगें। आडवाणी जी के गांधी धाम का होगा। हमने पब्लिक मीटिंग में भी कहा है। विचारधारा में जहां लड़ना होगा, वहां हम लड़ते हैं। लेकिन हम इनका आदर करते हैं। हमने जो कहा है, वह होगा। आप इंतजार कीजिए। हम बैंकफुट पर जाने वाले आदमी नहीं हैं। आप लोग उलट-पलट करते रहते हैं।

सर्वेक्षण

माँगों के आधार पर निम्नलिखित सर्वेक्षण करने का प्रस्ताव है:-

नई लाइन

1 रिंगस-डीडवाना वाया खाटू श्यामजी

2 इस्लामपुर-मानपुर वाया खिजूरसराय/सरबहदा

3 बाकुला-बेलथरा रोड

4 बिहारीगंज-फोर्बिसगंज वाया मुरलीगंज, कुमारखंड, छातापुर

5 पिडुगुराला-नरसारावपेट

6 मधेपुरा-वीरपुर वाया सिंहेश्वर, पिपरा, त्रिवेणीगंज

7 बोटाड-जसडन वाया गोंडल

8 बिहारीगंज-नौगछिया वाया उदाकिशुनगंज, पुरैनी, चौसा .....(व्यवधान) आप लोग आगे सुनिए। बिहार ही से ही काम शुरू होता है।

9 समदड़ी-फलोदी

10 बुढ़वल-बहराइच

11 अरेराज-नरकटियागंज वाया लौरिया

12 लालगंज-फैजाबाद वाया अकबरगंज, महाराजगंज, रायबरेली

13 पारसनाथ-मधुबन

14 ढेंग-सोनबरसा वाया मेजरगंज, कनहैली

आमान परिवर्तन

1 खिजड़िया-अमरेली-जूनागढ

2 चांपानेर-पानी माइन्स

3 राजपीपला तक विस्तार सहित चुवापुरा-तनखाला

दोहरीकरण

1 हासपेट-स्वामीहल्ली

2 तोरणगल्लू-रंजीतपुरा

3 बांदीकुई-अलवर

4 अजमेर-पालनपुर

5 तिनपहाड़-भागलपुर

6 आनंद विहार-तिलक ब्रिज तीसरी व चौथी लाइन

7 डंगुआपोसी-पेन्डरमली तीसरी लाइन

8 कटवा-फरक्का

यात्री सेवाएं

महोदय, यात्रियों की बढती हुई माँग को देखते हुए में निम्नलिखित सेवाएं उपलब्ध कराने

का पूस्ताव करता हूँ:-

नई ट्रेन

1. बिलासपुर-तिरुनेलवेलि एक्सप्रेस वाया तिरुवनन्तपुरम साप्ताहिक

2. रांची-जयनगर एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन

3. सिकंदराबाद-मानूगुरू सुपरफास्ट प्रतिदिन

4. मुंबई-कारवार सुपरफास्ट सप्ताह में तीन दिन

5. भोपाल-लखनऊ जंक्शन गरीब रथ एक्सप्रेस साप्ताहिक

6. दुर्ग-जयपुर एक्सप्रेस साप्ताहिक

7. छत्रपति साहू टर्मिनल (कोल्हापुर)-धनबाद लिंक सर्विस

वाया पारसनाथ साप्ताहिक

8. सेनगोटाई-ईरोड पैसेंजर प्रतिदिन

9. डिब्रूगढ टाऊन-चंडीगढ एक्सप्रेस साप्ताहिक

10. अजमेर-भागलपुर वाया दिल्ली गरीब रथ एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन

11. निजामुद्दीन-बंगलोर वाया कछेगुड़ा राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन

12. बरौनी-दिल्ली जनसाधारण सुपरफास्ट सप्ताह में दो दिन

13. मुंबई-वाराणसी सुपरफास्ट प्रतिदिन

14. मैसूर-यशवंतपुर एक्सप्रेस प्रतिदिन

15. जमालपुर-गया पैसेंजर

16. कोरापुट-राउरकेला एक्सप्रेस वाया रायगढ़ा प्रतिदिन

17. आगरा-अजमेर सुपरफास्ट प्रतिदिन

18. सीतामढी-पटना लिंक सर्विस प्रतिदिन

19. तिरुचिरापल्ली-मदुरै एक्सप्रेस प्रतिदिन

20. मुंबई-बीकानेर सुपरफास्ट सप्ताह में दो दिन

21. जयनगर-अजमेर लिंक सर्विस सप्ताह में दो दिन

22. आगरा-लखनऊ जंक्शन शताब्दी एक्सप्रेस प्रतिदिन

23. गाँधीधाम-कोलकाता सुपरफास्ट साप्ताहिक

24. नई दिल्ली-गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस वाया भागलपुर साप्ताहिक

25. मुंबई-तिरुनेलवेलि सुपरफास्ट वाया तिरुवनन्तपुरम सप्ताह में दो दिन

26. जम्मूतवी-दरभंगा गरीब रथ एक्सप्रेस साप्ताहिक

27. सहरसा-दिल्ली एक्सप्रेस वाया पटना साप्ताहिक

28. ग्वालियर-भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस वाया गुना सप्ताह में पाँच दिन

29. कोयम्बटूर-तूतीकोरिन लिंक सर्विस प्रतिदिन

30. हावड़ा-हरिद्वार सुपरफास्ट सप्ताह में पाँच दिन

31. मछलीपट्टनम-मुंबई सुपरफास्ट सप्ताह में दो दिन

32. वाराणसी-जम्मूतवी सुपरफास्ट प्रतिदिन

33. गोरखपुर-मुंबई सुपरफास्ट प्रतिदिन

34. झाझा-पटना मेमू

35. नई दिल्ली-पलवल मेमू

36. नई दिल्ली-गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस वाया मुजफ्फरपुर साप्ताहिक

37. वेरावल-मुंबई लिंक सर्विस प्रतिदिन

38. रांची-पटना जनशताब्दी प्रतिदिन

39. झाँसी-छिंदवाड़ा सुपरफास्ट सप्ताह में दो दिन

40. मुंबई-जोधपुर एक्सप्रेस साप्ताहिक

41. हाजीपुर-बगहा लिंक सर्विस

42. हावड़ा-दिल्ली लिंक सर्विस वाया अजीमगंज-भागलपुर साप्ताहिक

43. सीतामढी-दिल्ली गरीब रथ एक्सप्रेस वाया पटना साप्ताहिक

गाड़ियों का विस्तार ...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद: गांधीधाम वाला गरीब रथ जो छूट गया है, उसे मैं चालू करवाऊंगा।...(व्यवधान) उसकी पहले से घोषणा है, वह इसमें नहीं आता।...(व्यवधान) आजमगढ़-मुंबई वाला रूट पहले से घोषित है, वह इसमें नहीं आता।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री इलियास आज़मी (शाहाबाद): हमारे यहां कुछ नहीं किया। ...(व्यवधान)

MR SPEAKER: This is very unseemly.

â€¦â€¦..(Interruptions)

MR SPEAKER: This is absolutely unseemly.

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद: उसे हम कर देंगें।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अभी कैसे बताएंगे, आप अभी मंत्री जी को रीप्लाई खत्मकरने दीजिए।

मुझे निम्नलिखित सेवाओं के मार्ग विस्तार की घोषणा करने में अत्यंत प्रसन्नता हो रही

है:-

1. 5761/5762 रांची-अलीपुरद्वार एक्सप्रेस गुवाहाटी तक

2. 9269/9270 पोरबंदर-बापूधाम मोतिहारी एक्सप्रेस मुजफ्फरपुर तक

3. 1471/1472 जबलपुर-भोपाल एक्सप्रेस लक्ष्मीबाई नगर, इंदौर तक

4. 6865/6866 अर्नाकुलम-त्रिचुरापल्ली एक्सप्रेस नागौर तक

5. 3155/3156 कोलकाता-दरभंगा मिथिलांचल एक्सप्रेस सीतामढी तक

6. 2175/2176 हावड़ा-ग्वालियर चंबल एक्सप्रेस मथुरा तक

7. 2177/2178 हावड़ा-आगरा कैंट चंबल एक्सप्रेस मथुरा तक

8. 6507/6508 जोधपुर-बंगलोर एक्सप्रेस कोयंबटूर तक

9. 2187/2188 जबलपुर-मुंबई गरीब रथ एक्सप्रेस इलाहाबाद तक

10.2927/2928 मुंबई-वड़ोदरा एक्सप्रेस छोटाउदयपुर तक

11. 541/542 पटना-दरभंगा कमला गंगा फास्ट पैसेंजर बिरौल तक

12. 3113/3114 कोलकाता-मुर्शिदाबाद हजार दुआरी एक्सप्रेस लालगोला तक

13. 2909/2910 मुंबई-जयपुर गरीब रथ दिल्ली तक

14. 2143/2144 नागपुर-गया दीक्षाभूमि पारसनाथ एक्सप्रेस का धनबाद तक वाया पारसनाथ

फेरों में वृद्दि

माननीय संसद सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि निम्नलिखित गाड़ियों का फेरा बढ़ाया :-

1. 2423/2424 नई दिल्ली-गुवाहाटी/डिब्रूगढ राजधानी एक्सप्रेस (साप्ताह में 5 दिन से बढ़ाकर

   6 दिन) कर दिया गया है

2. 2443/2444 भुवनेश्वर-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस (साप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 4दिन) कर दिया गया है

3. 2395/2396 अजमेर-राजे-दूनगर जियारत एक्सप्रेस (साप्ताह में 1 दिन से बढ़ाकर 2दिन)

4. 2211/2212 निजामुद्दीन-बापूधाम मोतिहारी गरीब रथ एक्सप्रेस (साप्ताह में 1 दिन से बढ़ाकर 2 दिन)

5. 2183/2184 भोपाल-लखनऊ जंक्शन एक्सप्रेस (साप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 3 दिन)

6. 7091/7092 सिकंदराबाद-पटना एक्सप्रेस (साप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)

7. 2739/2740 सिकंदराबाद-विशाखापट्टनम गरीब रथ एक्सप्रेस (साप्ताह में 4 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)

8. 2111/2112 अमरावती-मुंबई अमरावती एक्सप्रेस (साप्ताह में 3 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)

9. 2149/2150 पुणे-पटना एक्सप्रेस (साप्ताह में 4 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)

10. 2957/2958 अहमदाबाद-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस (साप्ताह में 6 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)

11. 2947/2948 अहमदाबाद-पटना अजीमाबाद एक्सप्रेस (साप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 3 दिन)

12. 2887/2888 पुरी-हावड़ा एक्सप्रेस (साप्ताह में 1 दिन से बढ़ाकर 2 दिन)

13. 2487/2488 जोगबनी-दिल्ली सीमांचल एक्सप्रेस (साप्ताह में 5 दिन से बढ़ाकर 6 दिन)

14. 2823/2824 निजामुद्दीन-दुर्ग छत्तीसगढ संपर्क क्रांति (साप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 3 दिन)

गया-पटना, झाझा-पटना, बक्सर-पटना, मुगलसराय-पटना, आरा-पटना एवं मोकामा-दानापुर रेलमार्गों पर चलने वाली लोकल मेमू गाड़ियों में भारी भीड़ रहती है। वर्तमान में ऐसी अधिकांश गाड़ियाँ 12 डिब्बों वाली होती हैं। 18 में से मात्र 6 सेवायें ही 16 डिब्बों वाली हैं। अत: निर्णय लिया गया है कि मार्च-अप्रैल 2009 के अंत तक इन मार्गों की सभी 18 सेवाओं के लिए 16 डिब्बों वाली मेमू गाड़ियाँ उपलब्ध कराई जाएंगी। इससे लोकल गाड़ियों में चलने वाले यात्रियों को सुविधा होगी।

महोदय, पहले देश की जनता रेल बजट के समय यात्री किरायों में होने वाली संभावित वृद्दि को लेकर चिंतित एवं परेशान नजर आती थी, जबकि मैंने हर रेल बजट के समय जनता यात्री किरायों में होने वाली संभावित कमी को लेकर आशान्वित ही नहीं बल्कि आश्वस्त नजर आती है। करोड़ों लोगों की भावनाओं का आदर करते हुए मैंने लगातार चौथी बार गैर उपनगरीय मेल एवं एक्सप्रेस तथा साधारण पैसेंजर गाड़ियों के पचास रुपये तक के किराये में प्रति यात्री एक रुपये की और कमी करने का निर्णय लिया है। इस प्रकार गैर उपनगरीय सेवाओं के द्वितीय श्रेणी के यात्री किरायों में लगातार चार वर्षों में चार रुपये प्रति यात्री की ऐतिहासिक कमी हो गई है।

इस तरह सेवा का ये फर्ज़ निभाया हमने,

देश मज़बूत किया और मुनाफ़ा भी कमाया हमने,

आम जनता की सुविधा का रखा पूरा ख्याल,

हर एक बजट में यात्री किराया घटाया हमने.

महोदय, चूंकि 10 किलोमीटर अथवा उससे कम दूरी वाली रेल यात्रा का किराया पहले ही चार रुपये से घटकर मात्र एक रुपये रह गया है, इसलिए यह कटौती 10 किलोमीटर तक की रेल यात्रा की द्वितीय श्रेणी के किराये पर लागू नहीं होगी, चूंकि नहीं तो वह जीरो हो जाएगा।

महोदय, मैंने पहले गत वर्ष सभी मेल, एक्सप्रेस एवं साधारण पैसेंजर गाड़ियों के पचास रुपये से अधिक के द्वितीय श्रेणी के किराये में पाँच प्रतिशत की कमी करने का निर्णय लिया था। लंबी दूरी के यात्रियों की अपेक्षाओं को शिर-माथे पर रखते हुए मैंने इस वर्ष भी सभी मेल एक्सप्रेस एवं साधारण पैसेंजर गाड़ियों के पचास रुपये से अधिक के द्वितीय श्रेणी एवं स्लीपर श्रेणी के किराये में दो प्रतिशत की कमी करने का निर्णय लिया है।

कहीं 20 रूपये, 22 रूपये, 30 रूपये हो जाएगा। प्रतिशत में कमी की है और हमने सब का ख्याल रखा है। हमने कोई भेदभाव नहीं किया है, भारतीय रेल सब का है।

महोदय, मैंने पिछले चार वर्षों में एसी फर्स्ट क्लास के किराये में 28 प्रतिशत एवं एसी टू टियर के किराये में 20 प्रतिशत की कमी की है। इन श्रेणियों के यात्री किरायों में की गई भारी कमी का रेलवे को भरपूर फायदा हुआ है। आर्थिक मंदी के कारण जहाँ हवाई यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में कमी होने के समाचार आ रहे हैं वहीं रेलवे की इन श्रेणी के यात्रियों की संख्या में उल्लेखनीय वृद्दि दर्ज की जा रही है। अत: मैंने ि एसी फर्स्ट क्लास, एसी ट, एसी थ्री टियर एवं एसी चेयर कार के किराये में दो पतिशत की कमी

करने का निर्णय लिया है।

उपसंहार

महोदय, माननीय प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह के गतिशील नेतृत्व माननीय सोनिया गांधी जी के मार्गदर्शन में कार्य करना मेरे लिए सम्मान की बात है और रेल परिवार का मुखिया होने के नाते मैं गर्व पूर्वक कह सकता हूँ कि आज रेलवे एक ऐसी ऐतिहासिक ऊँचाई पर खड़ी है जिसका आधार चट्टान की तरह मजबूत है और वह नित नए शिखर छूने के लिए कृतसंकल्प है। अत: मैं रेलवे का लगातार उत्साह बढ़ाने के लिए एवं अपना समर्थन देने के लिए सम्मानित सदन के प्रति अपनी कृतज्ञता व्यक्तकरना चाहूँगा। मुझे आशा ही नहीं अपितु पक्का विश्वास है कि सदैव की भांति भविष्य में भी रेलवे को सम्मानित सदन और देश की जनता का अपार स्नेह और समर्थन मिलता रहेगा।

कोशिश का मेरी आपने मुझको दिया सिला,

ये मर्तबा बुलन्दमुझे आपसे मिला,

वादा है मेरा तुम से ऐ मेरे हमसफ़र,

जारी रहेगा कल भी तरक्की का सिलसिला.

महोदय इन शब्दों के साथ मैं वर्ष 2009-10 का अंतरिम रेल बजट सदन में पेश करता हूँ।

.....(व्यवधान) अगर कुछ रह गया होगा तो उसका जवाब मैं दे दूंगा।

*t15

Title : Presentation of the statement showing the Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 2008-09.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : महोदय, मैं वर्ष 2008-09 के लिए बजट (रेल) के संबंध में अनुदानों की अनुपूरक मांगें दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

(Placed in Library, See No.LT 10460/09)